

# ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิต ในระดับอำเภอ(พชอ.) อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น

Results of Model of Prevent Road Traffic Injury by Cooperation Intrigued  
with of District Health Board Policy at Sam Sung District,  
Khon Kaen Province

กมล ศรีล้อม ปร.ด. (นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น)

Kamol Srilom Ph.D. (Innovation for Local Development)

hemชาติ นิละสมิต ส.ม. (ภาวะผู้นำและนวัตกรรมการจัดการสุขภาพ)

Hemmachat Neelasamit M.P.H. (Leadership and Innovative Health Management)

ณภัทรพงษ์ หงษ์ทอง ส.ม. (ชีวสถิติ)

Napattapong Hongsitong M.P.H. (Biostatistics)

สำนักงานสาธารณสุขอำเภอคำสูง

Sam Sung District Public Health Office

Received: March 17, 2024

Revised: May 31, 2024

Accepted: June 4, 2024

## บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปฏิบัติการ เพื่อศึกษาผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น กลุ่มเป้าหมาย 61 คน เป็น คณะกรรมการ พชอ. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น และคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับตำบล เครื่องมือวิจัย คือ แบบบันทึกประเด็นอภิปราย/กิจกรรม/การประเมินผล แบบสอบถาม และแบบประเมิน วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพรรณนา และวิเคราะห์เชิงเนื้อหา พบว่า 1) การวิเคราะห์ปัญหาสภาพการดำเนินงานพบว่า พฤติกรรมการขับขี่ จุดเสี่ยง ยานพาหนะ สาเหตุการเสียชีวิต กวดขันวินัยจราจร และความร่วมมือของหน่วยงาน 2) รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน มี 4 โครงการคือ การบูรณาการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน การพัฒนาชุมชนต้นแบบขับขี่ปลอดภัย การแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอคำสูง และสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต และ 3) ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน พบว่า การมีส่วนร่วมและประสิทธิภาพ อยู่ระดับมากที่สุด ชุมชนต้นแบบด้านการขับขี่ปลอดภัย ในระหว่างปีพ.ศ.2560-2565 ผู้บาดเจ็บ 442, 316, 289, 333, 360 และ 161 ราย และผู้เสียชีวิต 4.21, 4.21, 8.42, 29.56, 12.56 และ 8.42 ต่อแสนประชากร และเป็นอำเภอดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจรรยาทางถนนระดับอำเภอในระดับดีเยี่ยม

ควรมีการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านกลไกคณะกรรมการ พชอ. เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

คำสำคัญ: คณะกรรมการ พชอ. ป้องกันการบาดเจ็บทางถนน

## Abstract

This study is an action research were to results of model of prevent road traffic injury by collaboration intrigued with of district health board policy at Sam Sung district, Khon Kaen province. The target population was 61 participants: district health board policy, district road traffic center board, subdistrict road traffic center board and subdistrict health board policy. The research tools include: 1) the group recorded form, 2) monitoring recorded form, 3) evaluation recorded form, 4) questionnaires, 5) the evaluate efficacy model development. The data were analyzed using descriptive statistics and content analysis. The research findings as follows. The issue contexts of injury prevention from traffic accidents include: people's risk behavior; analyzing the dangerous or black spot, risk point assessment; driving vehicles; the cause of death; traffic discipline; law enforcement; and collaboration intrigued. The model was consisted into 4 main categories: the establishment of a district road traffic center board; safe driving model community; correcting dangerous or black spots; and an investigation into the causes of injury and death. The results of using model of prevent road traffic injury by cooperation intrigued process with of district health board policy at Sam Sung district: users' participation levels ranks at highest level (4.33, S.D = 0.37); safe driving model community 4 subdistrict; the number of road accident victims decreased by 442, 316, 289, 333, 360 และ 161 people between 2017 and 2022, respectively; the death rate of death accident victims decreased by 4.21, 4.21, 8.42, 29.56, 12.56 and 8.42 rate per 100,000 population between 2017 and 2022, respectively; and Examine the efficacy of the model of prevent road traffic injury by cooperation intrigued process with of district health board policy at Sam Sung district that users' satisfaction levels was ranked at a highest level ( $\bar{X}$  = 4.24, S.D = 0.12. Certified as a district road traffic injury (D-RTI) at the advanced level.

In conclusion, results of model in a reduction in the number of road accident and case of death, which should be fatherly expanded and brought into the cooperation intrigued process with of district health board policy to developing the quality of life of the people systematically and continuously.

**Keywords:** District health board policy, Preventing road traffic injuries

## บทนำ

ปัญหาที่เกิดจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injuries) ส่งผลกระทบและความสูญเสียเป็นวงกว้างอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลกำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ในปี ค.ศ. 2019 ปัญหาที่เกิดจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (Road Traffic Injuries) ยังคงเป็นสาเหตุการเสียชีวิตหลักของทุกประเทศทั่วโลก องค์การอนามัยโลก ได้คาดการณ์ว่า ปีพ.ศ.2573 หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกจะ

เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากเฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน ซึ่งทำให้สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุขยับสูงขึ้นจากอันดับ 9 ในปีพ.ศ. 2547 เป็นอันดับ 5 นำหน้าโรคร้ายหลายโรค นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลก ยังได้คาดการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยชี้ว่า ปี ค.ศ. 2018 ประชากรไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนปีละ 22,491 คน คิดเป็นอัตราการตาย 32.7 ต่อแสนประชากร ถูกจัดอันดับเป็นประเทศที่มีอัตราการตายสูงเป็นอันดับที่ 9 ของโลก เป็นอันดับที่ 1 ในภูมิภาคเอเชีย<sup>(1)</sup>

สถานการณ์แนวโน้มของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย จากการบูรณาการข้อมูลการตาย 3 ฐาน ประกอบด้วย กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด พบว่า ปีพ.ศ.2554-2562 มีคนตายจากอุบัติเหตุทางถนน 188,758 คน เฉลี่ยปีละ 20,973 คน หรือคิดเป็นอัตราตาย 32.3 ต่อประชากรแสนคน หรือคิดเป็นวันละ 60 คน โดยเฉลี่ยแต่ละปี ซึ่งถือเป็นอัตราที่สูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วจะไม่เกิน 10 ต่อประชากรแสนคน สถานการณ์แนวโน้มของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศไทย ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2558-2562 พบว่าอัตราการเสียชีวิตอยู่ระหว่าง 30.36-33.50 ต่อประชากรแสนคน เฉลี่ยมีผู้เสียชีวิต 20,811 คนต่อปี<sup>(2)</sup> สถานการณ์เขตสุขภาพที่ 7 ประกอบด้วย จังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด และกาฬสินธุ์ พบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าค่าเป้าหมายแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ช่วงปี พ.ศ.2558-2562 อัตราการเสียชีวิตอยู่ระหว่าง 25.10-28.96 ต่อประชากรแสนคน สถานการณ์จังหวัดขอนแก่น ตั้งแต่ปี พ.ศ.2556-2562 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3,694 คน เฉลี่ยปีละ 528 คน คิดเป็นอัตราตาย 29.24 ต่อประชากรแสนคน หรือเฉลี่ยวันละ 2 คน<sup>(3)</sup>

สถานการณ์และแนวโน้มของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น พบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ.2558-2563 มีการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 471, 509, 442, 316, 289 และ 333 คน ตามลำดับ และอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5 คน (21.05 ต่อประชากรแสนคน) 2 คน (8.42 ต่อประชากรแสนคน) 1 คน (4.21 ต่อแสนประชากร) 1 คน (4.21 ต่อประชากรแสนคน) 2 คน (8.42 ต่อประชากรแสนคน) และ 7 คน (29.56 ต่อประชากรแสนคน) ตามลำดับ<sup>(4)</sup> จากข้อมูลดังกล่าว อำเภอคำสูง มีแนวโน้มอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าเป้าหมายการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยคือการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ไม่เกิน 10 คนต่อประชากรแสนคน จากข้อมูล

การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิต พบว่า กลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยทำงาน สาเหตุการเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากมีพฤติกรรมกรรมการดื่มสุราและขับซิ่งด้วยความเร็ว ยานพาหนะส่วนใหญ่เป็นรถจักรยานยนต์และผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย ลักษณะถนนที่เกิดเหตุเป็นบริเวณทางโค้ง ไม่มีไฟส่องสว่าง นอกจากนี้ยังพบสภาพปัญหาด้านความร่วมมือในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเฉพาะการบูรณาการแนวทางการดำเนินงานของแต่ละหน่วยงานในพื้นที่อำเภอคำสูง เช่น คณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ) และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่น (ศปถ. ท้องถิ่น)

จากการทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สภาพปัญหา 6 ด้าน คือ 1) ด้านพฤติกรรมผู้ขับขี่ 2) ด้านสภาพแวดล้อม 3) ด้านการบังคับใช้กฎหมาย 4) ด้านการขับเคลื่อน 5) ด้านการประชาสัมพันธ์ และ 6) ด้านอื่นๆ สำหรับรูปแบบ พบว่า มีการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในหลากหลายบริบท โดยเน้นความร่วมมือในการดำเนินงานผ่านหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การวิเคราะห์บริบทการเกิดอุบัติเหตุ การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ การติดตามประเมินผลและสรุปผล และการถอดบทเรียนแลกเปลี่ยนเรียนรู้และคืนข้อมูล<sup>(5-10)</sup> ผลจากการทบทวนการดำเนินงานอุบัติเหตุทางถนน สะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานของแต่ละอำเภอขึ้นอยู่กับบริบท อำเภอคำสูงมีการพัฒนารูปแบบการดำเนินงานแต่ยังขาดการบูรณาการและความต่อเนื่องของการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ ประกอบกับอำเภอคำสูงยังพบการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

จากสภาพปัญหาดังกล่าว จำเป็นต้องบูรณาการความร่วมมือการดำเนินงานของคณะกรรมการ พชอ. ในการผลักดันการมีส่วนร่วมของเครือข่ายในระดับอำเภอ โดยบูรณาการกับคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ.อำเภอ) และ

คณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน ท้องถิ่น (ศปถ. อปท.) ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการ ความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) ในพื้นที่อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น คาดว่าจะได้รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สามารถลดการบาดเจ็บและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่นต่อไป

## วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น

## ระเบียบวิธีวิจัย

รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action research) ตามแนวทางของ Kemmis and Mc Taggart (1988)<sup>(11)</sup> ได้แก่ การวางแผน (Planning) การปฏิบัติการ (Action) การสังเกตการณ์ (Observation) และการสะท้อนกลับ (Reflection)

## ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

ประชากรศึกษา เป็นคณะกรรมการ พชอ. อำเภอคำสูง และคณะกรรมการ พชต. ในพื้นที่อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น จำนวน 5 ตำบล รวม 96 คน

กลุ่มเป้าหมาย เป็นคณะกรรมการ พชอ. อำเภอคำสูง และคณะกรรมการ พชต. ในพื้นที่อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น จำนวน 5 ตำบล จำนวน 61 คน

## ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น เป็นข้อมูลนำเข้าสู่กระบวนการวางแผน โดยการประชุมระดมความคิดเห็นการอภิปรายกลุ่ม (Group discussion) กลุ่มเป้าหมาย

จำนวน 61 คน ประกอบด้วย นายอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล พัฒนาอำเภอ ท้องถิ่นอำเภอ องค์รปกครองส่วนท้องถิ่น ตัวแทนโรงเรียนประจำอำเภอ ตำรวจ ภาคประชาสังคม และทีมเลขาสาธารณสุขอำเภอ เครื่องมือวิจัย คือ แบบบันทึกประเด็นการอภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินงาน

ขั้นตอนที่ 2 พัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น โดยการประชุมระดมความคิดเห็นการอภิปรายกลุ่มร่วมกันตัดสินใจรับผิดชอบแผนงาน กลุ่มเป้าหมาย จำนวน 61 คน ประกอบด้วย นายอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล พัฒนาอำเภอ ท้องถิ่นอำเภอ องค์รปกครองส่วนท้องถิ่น ตัวแทนโรงเรียนประจำอำเภอ ตำรวจ ภาคประชาสังคม และทีมเลขาสาธารณสุขอำเภอ เพื่อพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เครื่องมือวิจัย คือ แบบบันทึกกิจกรรมการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

ขั้นตอนที่ 3 ติดตามการใช้รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยการประชุมระดมความคิดเห็นการอภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับการติดตามผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมตามวงรอบ ได้แก่ การวางแผน การปฏิบัติการ การสังเกตการณ์ และการสะท้อนกลับ เครื่องมือวิจัย คือ แบบบันทึกการติดตามผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม

ขั้นตอนที่ 4 ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น ได้แก่ 1) จำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน 2) จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3) การมีส่วนร่วมต่อรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และ 4) ประสิทธิภาพของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ตามกรอบการประเมินของ Stuffbeam (1981) 4 มาตรฐาน ได้แก่

มาตรฐานการใช้ประโยชน์ (Utility Standard) มาตรฐานความเป็นไปได้ (Feasibility Standard) มาตรฐานความเหมาะสม (Propriety Standard) และมาตรฐานความถูกต้อง (Accuracy Standard)<sup>(12)</sup>

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล จำนวน 6 ฉบับ ได้แก่ 1) แบบบันทึกประเด็นการอภิปรายกลุ่มเกี่ยวกับการวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินงาน 2) แบบบันทึกกิจกรรมการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม 3) แบบบันทึกการติดตามผลการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม 4) แบบบันทึกจำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 5) แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และ 6) แบบประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยประยุกต์ใช้ตามกรอบการประเมินมาตรฐานของ Stufflebeam (1981)

ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยหาความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ด้วยดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามและวัตถุประสงค์ (IOC) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 คน พบทุกข้อมีค่ามากกว่า 0.5 ขึ้นไป และแบบสอบถามการมีส่วนร่วมหาความเชื่อมั่น (Reliability) ด้วยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาครอนบาค (Coefficient Alpha's Cronbach) เท่ากับ 0.95<sup>(13)</sup>

## การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลเชิงปริมาณ วิเคราะห์ข้อมูลด้วย ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าร้อยละ และค่าความถี่ เพื่ออธิบายข้อมูลความคิดเห็นของการมีส่วนร่วมและการประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบ ตามเกณฑ์ค่าคะแนนเฉลี่ย 4.21-5.00 คือ ระดับมากที่สุด 3.21-4.20 คือ ระดับมาก 2.61-3.20 คือ ปานกลาง 1.81-2.60 คือ น้อย และค่าคะแนนเฉลี่ย 1.00-1.80 คือ น้อยที่สุด<sup>(14)</sup> และข้อมูลเชิงคุณภาพ วิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) เพื่อจัดหมวดหมู่ และแยกแยะประเด็น

การพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง การศึกษานี้ใช้มาตรฐานทางจริยธรรมในการวิจัยสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูล มีการอธิบายขั้นตอน ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น และแสดงความสมัครใจในการมีส่วนร่วมเป็นกลุ่มเป้าหมายการให้ข้อมูลด้วยคำพูดตอบรับ

## ผลการศึกษา

### 1. การวิเคราะห์สภาพปัญหาของการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอข้าสูง จังหวัดขอนแก่น

ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่อำเภอข้าสูง จังหวัดขอนแก่น กลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูล 61 คน ประกอบด้วย นายอำเภอ สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ ผู้อำนวยการโรงพยาบาล พัฒนาอำเภอ ท้องถิ่นอำเภอ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ตัวแทนโรงเรียนประจำอำเภอ ตำรวจ ภาคประชาสังคม และชุมชน โดยใช้กระบวนการการระดมความคิดเห็นเพื่อร่วมวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงาน ดังตารางที่ 1

## ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น

| สภาพปัญหาการดำเนินงาน                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | สรุปประเด็นปัญหา                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ประชาชนในพื้นที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัย</li> <li>2. ประชาชนยังมีพฤติกรรมบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แล้วขับซึ่ยานพาหนะ</li> <li>3. ประชาชนมีการขับซึ่รถเร็ว โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์</li> <li>4. ความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุของหน่วยงานในพื้นที่ไม่ต่อเนื่อง</li> <li>5. มาตรการชุมชนยังไม่เข้มข้น</li> <li>6. สภาพถนนค่อนข้างแคบ เนื่องจากอำเภอคำสูงเป็นอำเภอเล็ก ๆ เชื่อมไปยังอำเภอใกล้เคียงของจังหวัดมหาสารคาม และทางผ่านไปจังหวัดกาฬสินธุ์</li> <li>7. จุดเสี่ยงค่อนข้างมาก โดยเฉพาะทางแยกและส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยเช่นกัน</li> <li>8. การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อมูลความเสี่ยงจากอุบัติเหตุไม่ทั่วถึงทุกหมู่บ้าน</li> <li>9. จำนวนรถของคนในพื้นที่อำเภอคำสูง โดยเฉพาะกลุ่มวัยทำงาน</li> <li>10. ข้อมูลการเสียชีวิตมีหลายฐานข้อมูล ได้แก่ ฐานข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด</li> <li>11. ชุมชนให้ความร่วมมือค่อนข้างน้อยในการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น การตั้งด่านชุมชน เป็นต้น</li> <li>12. การดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ แยกส่วนการดำเนินงาน เช่น คณะกรรมการ พชอ. คณะกรรมการ พชต. สปอ.อำเภอ สปอ.อปท. เป็นต้น</li> <li>13. การมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในการดำเนินงานค่อนข้างน้อย</li> <li>14. ด้านมาตรการการบังคับใช้ข้อบัญญัติต่าง ๆ เกี่ยวกับการดำเนินงานการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ไม่ชัดเจน</li> <li>15. สถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง ยังพบการมีผู้เสียชีวิตที่เกินค่าเป้าหมาย โดยเฉพาะจากรถจักรยานยนต์</li> <li>16. การสอบสวนอุบัติเหตุในพื้นที่ยังขาดทักษะปฏิบัติและองค์ความรู้</li> <li>17. การสื่อสารนโยบายการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ไม่ทั่วถึง</li> <li>18. การกำกับ ติดตาม ประเมิน และคืนข้อมูลในพื้นที่ไม่ต่อเนื่อง</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. พฤติกรรมการขับซึ่ของประชาชน</li> <li>2. สภาพถนนที่เป็นจุดเสี่ยง</li> <li>3. ยานพาหนะในการขับซึ่</li> <li>4. สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ</li> <li>5. การกวัดขันวินัยจราจร</li> <li>6. ความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> </ol> |

### 2. การวางแผนแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ผลการอภิปรายกลุ่มในการร่วมวางแผนงาน/โครงการ/กิจกรรมการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น มี 4 โครงการ คือ 1) โครงการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง 2) พัฒนาชุมชนต้นแบบขับซึ่ปลอดภัย 3) การแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอคำสูง และ 4) การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

### 3. การติดตามการใช้รูปแบบการดำเนินงาน

3.1 โครงการบูรณาการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง

3.1.1 การวางแผน ประชุมร่วมวางแผนการดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ร่วมกันจัดตั้ง สปอ.อำเภอ และ สปอ.อปท. โดยบูรณาการความร่วมมือคณะกรรมการ พชอ. และ คณะกรรมการ พชต. เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนทั้งในระดับอำเภอและระดับตำบล



3.1.2 ลงมือปฏิบัติ ประชุมบูรณาการ การดำเนินงานในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ชำสูง จัดทำมาตรการรณรงค์ของหน่วยงานอำเภอชำสูง ได้แก่ กำหนดเขตสวมหมวกนิรภัย 100% การเป่า วัตรระดับ Alcohol ก่อนปฏิบัติงานในพนักงานขับรถ โรงพยาบาล และมีการประชุมเตรียมความร่วมมือใน การดำเนินงานตามกิจกรรมช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ 7 วันอันตราย และช่วงนอกเทศกาล

3.1.3 สังเกตผล โดยคณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ติดตามผลการบูรณาการดำเนินงานในการป้องกันและ ลดอุบัติเหตุทางถนน พบว่า มีคณะกรรมการดำเนินงาน ตามคำสั่งจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอชำสูง หน่วยงานในอำเภอชำสูงประกาศเป็นเขต สวมหมวกนิรภัย 100% ทุกหน่วยงาน มีการเป่าวัตรระดับ Alcohol ก่อนปฏิบัติงานทุกครั้ง พนักงานขับรถ โรงพยาบาล มีการซ้อมแผนอุบัติเหตุ และภาพรวม ของการดำเนินงาน ชุมชน และสนับสนุนการดำเนินงาน ทุกกิจกรรม

3.1.4 สะท้อนผล คณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. ร่วม กันคืนข้อมูลการดำเนินงานพบว่า อำเภอชำสูงสามารถ ดำเนินงานเป็นไปตามกิจกรรมที่วางไว้และมีการทบทวน กิจกรรมให้เกิดความต่อเนื่อง

### 3.2 โครงการพัฒนาชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนความปลอดภัย

3.2.1 การวางแผน มีการประชุมวางแผน ร่วมกันระหว่าง คณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. สปถ.อำเภอ และ สปถ.อปท. เป้าหมายคือ พัฒนาชุมชน ต้นแบบ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลคำแมด กระนวน คูคำ บ้านโนน และห้วยเตย โดยร่วมกันวางแผนกิจกรรมได้แก่ 1) ธรรมนูญสุขภาพตำบล 2) ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์ วรรณคดีการเกิดอุบัติเหตุ 3) ติดป้ายประชาสัมพันธ์ วรรณคดีการขับเคลื่อนความปลอดภัย 4) ขับขี่ปลอดภัย 5) สุภาพบุรุษ ไม่ซิ่ง เปิดโรงเรียน เปิดโรงรถ 6) งานศพ งานบุญ ปลอดภัย และ 7) การตัดต้นไม้และปรับปรุงภูมิทัศน์ ในชุมชน

3.2.2 ลงมือปฏิบัติ มีการดำเนินกิจกรรม ร่วมกัน โดยจัดทำธรรมนูญสุขภาพตำบลทุกตำบล ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์วรรณคดีการเกิดอุบัติเหตุ มีการตั้งด่านชุมชน ทีมตำรวจจราจรอบรมแกนนำเยาวชน ในชุมชนทั้งโรงเรียนมัธยมและโรงเรียนขยายโอกาส วรรณคดีให้นักเรียนสวมใส่หมวกนิรภัย จัดตั้งอาสาสมัคร ป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.) ในระดับตำบล นำร่อง ตำบลองค์การบริหารส่วนตำบลคูคำ มีการติดตาม รถจักรยานยนต์ที่แต่งซิ่ง แข่งรถในเขตบ้านโนน-คูคำ จัดทำทางม้าลายหน้าโรงเรียนบ้านกระนวน มีการตั้งด่าน ในถนนหลักเพื่อกำหนดเป็นเขตกวดขันวินัยจราจร ชุมชน ประกาศงานศพและงานบุญปลอดภัย และปรับภูมิทัศน์ จุดเสี่ยง

3.2.3 สังเกตผล ร่วมติดตามโดยการประชุม ของคณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ สปถ.อำเภอ สปถ.ท้องถิ่น ผลการติดตามมีด้านชุมชน 35 หมู่บ้าน ใน 5 ตำบล ได้แก่ คำแมด กระนวน คูคำ บ้านโนน และห้วยเตย พบว่า มี 4 ตำบล ได้แก่ คำแมด กระนวน คูคำ บ้านโนน สามารถดำเนินงานได้ ตามเป้าหมาย และตำบลห้วยเตยปรับกิจกรรมร่วมกัน

3.2.4 สะท้อนผล โดยคณะกรรมการ พขอ คณะกรรมการ พชต. กับ สปถ.อำเภอ สปถ.ท้องถิ่น ประชุมและมีการคืนข้อมูลผลการติดตามเป็นรายตำบล โดยมีชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนความปลอดภัยทุกตำบล และเป็น อำเภอผ่านการประเมินผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI) ระดับดี เยี่ยมจากกองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค

### 3.3 โครงการแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอำเภอชำสูง

3.3.1 การวางแผน มีการวางแผนร่วมกันของ คณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ สปถ. อำเภอ และสปถ.ท้องถิ่น โดยร่วมกันวิเคราะห์จุดเสี่ยง จำแนกรายตำบลที่เคยเกิดอุบัติเหตุทางถนนระหว่าง ปี 2562-2564 มีจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งหมด 8 จุดโดยจำแนกรายพื้นที่ตำบล พบว่า 1) ตำบลห้วยเตย มี 3 จุดเสี่ยง คือ ตรงบริเวณโค้งโรงงานปุ๋ยบ้านหลุมเลา บ้านสว่าง (หมู่ 4) และหน้าโรงเรียนและบริเวณก่อนถึง

ศาลาบ้านสว่าง 2) ตำบลกระนวน มี 2 จุดเสี่ยง คือ ตรงบริเวณสามแยกหลุมแชง และโค้งทางเข้าบ้านกระนวน โค้งทางออกบ้านกระนวน(หมู่ 5) 3) ตำบลบ้านโนน มี 1 จุดเสี่ยง คือ ตรงบริเวณสี่แยกไปบ้านลำโรงหน้าโรงเรียนโนนโพธิ์ศรี และ 4) ตำบลคูคำ มี 2 จุดเสี่ยง คือ ทางโค้งก่อนเข้าบ้านกระนวนรอยต่อคูคำ และโค้งบ้านบ่อใหญ่

3.3.2 ลงมือปฏิบัติ มีการแก้ไขจุดเสี่ยง ทั้ง 8 จุด คือ 1) ตรงบริเวณโค้งโรงงานปุ๋ยบ้านหลุมแช 2) บ้านสว่าง (หมู่ 4) 3) หน้าโรงเรียนและบริเวณก่อนถึงศาลาบ้านสว่าง 4) ตรงบริเวณสามแยกหลุมแชง 5) โค้งทางเข้าบ้านกระนวนโค้งทางออกบ้านกระนวน (หมู่ 5) 6) ตรงบริเวณสี่แยกไปบ้านลำโรงหน้าโรงเรียนโนนโพธิ์ศรี 7) ทางโค้งก่อนเข้าบ้านกระนวนรอยต่อคูคำ และ 8) โค้งบ้านบ่อใหญ่ โดยอาศัยความร่วมมือจากการมีส่วนร่วมของหมู่บ้านโดยใช้งบประมาณจากเอกชนช่วยดำเนินการ เช่น จุดเสี่ยงของบ้านโนน เป็นต้น สำหรับจุดเสี่ยงที่ประสานหน่วยงานภายนอก เช่น กรมทางหลวง เป็นต้น

3.3.3 สังเกตผล โดยคณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ ศปด.อำเภอ และ ศปด.ท้องถิ่น ร่วมติดตามการแก้ไขจุดเสี่ยง 8 จุด โดยได้รับการแก้ไข มีการติดไฟส่องสว่าง ประสานกับกรมทางหลวง และทางหลวงชนบทเพื่อติดป้ายเตือนทางลงเนินเข้าโค้ง และกรณีกองดินบดบังทัศนวิสัย นอกจากนี้มีการประชาสัมพันธ์ขอความร่วมมือในการทำมาสะอาดและตัดต้นไม้ปรับปรุงภูมิทัศน์ติดตั้งกระกนูนแก้ปัญหาจุดเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน และประชาชนร่วมมือทำความสะอาดหน้าบ้านของตนเอง เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในชุมชน ซึ่งเป็นการสร้างกระแสให้ประชาชนร่วมเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน โดยเริ่มจากหน้าบ้านของตนเองก่อนเป็นลำดับแรก

3.3.4 สะท้อนผล มีการร่วมกันคืนข้อมูล คณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ ศปด. อำเภอ และ ศปด.ท้องถิ่น พบว่า ผลการแก้ไขจุดเสี่ยง 8 จุด โดยใช้ความร่วมมือของพื้นที่ในการแก้ไขจุดเสี่ยง 7 จุด และรอการประสานกับกรมทางหลวงอีก 1 จุด และไม่พบว่ามี การเกิดอุบัติเหตุซ้ำในบริเวณจุดเสี่ยงเดิมของปีที่ผ่านมา

### 3.4 โครงการสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

3.4.1 การวางแผน โดยคณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ ศปด.อำเภอ และ ศปด.ท้องถิ่น ได้ร่วมกันวางแผน มีคณะทำงานเป็นทีมสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอชำสูง และจัดตั้งกลุ่ม line สำหรับการดำเนินงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอชำสูง

3.4.2 ลงมือปฏิบัติ พัฒนาทีมสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอชำสูง สามารถดำเนินงานสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 3 ราย พบว่า เป็นเพศชายทั้ง 3 ราย ยานพาหนะเป็นรถจักรยานยนต์ 2 ราย และรถยนต์ 1 ราย ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ เป็นเวลากลางคืน 2 ราย และเวลากลางวัน 1 ราย และสภาพแวดล้อมถนนพบว่า มีด ไม่มีไฟส่องสว่าง และเป็นทางโค้ง

3.4.3 สังเกตผล ผลจากการพัฒนาทีมสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอชำสูง สามารถได้ข้อเสนอแนะสำหรับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

3.4.4 สะท้อนผล ประชุมคืนข้อมูลและนำข้อมูลการสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอชำสูง ต่อคณะกรรมการ พขอ. คณะกรรมการ พชต. กับ ศปด.อำเภอ และ ศปด.ท้องถิ่น

### 4. ผลของรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พขอ.

4.1 การมีส่วนร่วมต่อรูปแบบการดำเนินงาน ผลการวิเคราะห์ข้อมูลคุณลักษณะทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายจำนวน 61 คน พบว่า เป็นชาย ร้อยละ 68.90 (42/61) และเพศหญิง ร้อยละ 31.10 (19/61) อายุค่าเฉลี่ย 39.51 ปี (S.D. = 9.09) ต่ำสุด 25 ปี และสูงสุด 59 ปี และจบระดับปริญญาตรี ร้อยละ 73.80 (45/61) ปริญญาโท ร้อยละ 8.20 (5/61) และอื่นๆ ร้อยละ 18.0 (11/61) ภาพรวมการมีส่วนร่วม ระดับมากที่สุด ( $\bar{X}$  = 4.33, S.D. = 0.37) สูงสุด คือ ความภาคภูมิใจต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน



แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.47$ , S.D. = 0.50) รองลงมาคือ ภาพรวมความพึงพอใจต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือ

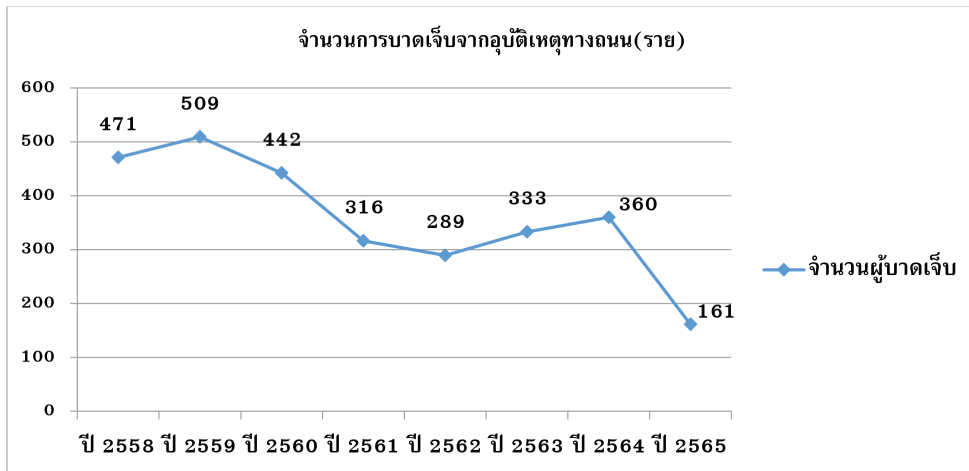
ผ่านคณะกรรมการ พชอ. ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.42$ , S.D. = 0.49) และต่ำสุด คือ มีส่วนร่วมในการติดตามผลของการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ระดับมาก ( $\bar{X} = 4.16$ , S.D. = 0.71) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมต่อรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

| ประเด็นการมีส่วนร่วม                                                                                            | $\bar{X}$ | S.D. | ระดับ     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------|-----------|
| 1. ท่านมีส่วนร่วมวิเคราะห์สภาพปัญหาการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                             | 4.29      | 0.45 | มากที่สุด |
| 2. ท่านมีส่วนร่วมวางแผนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                                         | 4.39      | 0.63 | มากที่สุด |
| 3. หน่วยงานของท่านได้บูรณาบทบาทร่วมกันป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                                      | 4.31      | 0.56 | มากที่สุด |
| 4. ท่านมีส่วนร่วมในการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                                             | 4.39      | 0.49 | มากที่สุด |
| 5. ท่านมีส่วนร่วมในการติดตามผลของการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                               | 4.16      | 0.71 | มาก       |
| 6. ท่านมีส่วนร่วมในการค้นหาข้อมูลผลการติดตามผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                  | 4.24      | 0.59 | มากที่สุด |
| 7. ท่านมีส่วนร่วมในการแก้ไขจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน                                                  | 4.36      | 0.48 | มากที่สุด |
| 8. ท่านมีส่วนร่วมจัดการข้อมูลสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตในพื้นที่อำเภอข้าสูง                                   | 4.29      | 0.45 | มาก       |
| 9. ท่านมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนต้นแบบขับขี่ปลอดภัยของอำเภอข้าสูง                                               | 4.27      | 0.45 | มาก       |
| 10. ท่านมีส่วนร่วมในการสรุปผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน                                   | 4.32      | 0.47 | มากที่สุด |
| 11. ความภาคภูมิใจต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ.     | 4.47      | 0.50 | มากที่สุด |
| 12. ภาพรวมความพึงพอใจต่อรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. | 4.42      | 0.49 | มากที่สุด |
| ภาพรวม                                                                                                          | 4.33      | 0.37 | มากที่สุด |

**4.2 จำนวนการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน**  
ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พขอ. เปรียบเทียบจำนวนผู้บาดเจ็บ

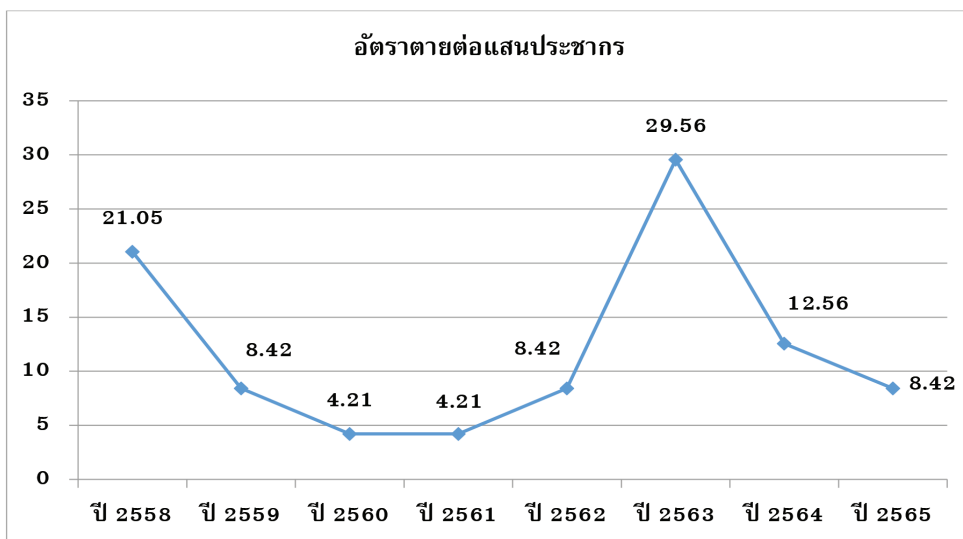
จากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กับปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2564 พบว่ามีแนวโน้มลดลง ดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 1 แนวโน้มของจำนวนผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนของ อ.คำสูง จ.ขอนแก่น ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เทียบกับปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2564

**4.3 จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน**  
ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พขอ. เปรียบเทียบจำนวนการเสียชีวิตจาก

อุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 กับปีงบประมาณ พ.ศ.2558-2564 พบว่ามีแนวโน้มลดลง ดังแผนภาพที่ 2



แผนภาพที่ 2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของ อ.คำสูง จ.ขอนแก่น ปี พ.ศ.2560-2565

#### 4.4 ประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

ผลการใช้รูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เสนอผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 คน เพื่อประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบตามกรอบแบบประเมินมาตรฐานการประเมินของ Stufflebeam (1981) สูงสุดคือ มาตรฐานด้านความเป็นไปได้ ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.40$ , S.D. = 0.27) รองลงมาคือ มาตรฐานด้านความถูกต้อง ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.29$ , S.D. = 0.23) มาตรฐานด้านความเหมาะสม ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.17$ , S.D. = 0.24) และมาตรฐานด้านอรรถประโยชน์ ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.12$ , S.D. = 0.44)

#### สรุปผลการวิจัย

ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อ.คำสูง จ.ขอนแก่น มีการบูรณาการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง มุ่งเป้าชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนเป็นอำเภอผ่านการประเมินผลการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนระดับอำเภอ (D-RTI) ระดับดีเยี่ยม ร่วมกันแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นกิจกรรมขับเคลื่อนให้เกิดผลสำเร็จของการดำเนินงาน คือ 1) เกิดรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน ภาพรวมของการมีส่วนร่วม ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.33$ , S.D. = 0.37) และประสิทธิภาพของรูปแบบ ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.24$ , S.D. = 0.12) 2) เกิดชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนในระดับตำบลคือ ชุมชนตำบลคำแมด กระนวน คูคำ บ้านโนน และขยายไปยังตำบลห้วยเตย โดยจัดทำธรรมนูญสุขภาพตำบลครบทุกตำบล ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุด้านชุมชนและด้านถนนหลัก ทิมตำรวจจราจรพัฒนาแกนนำในชุมชนและโรงเรียน จัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัย

ฝ่ายพลเรือนระดับตำบล ชุมชนประกาศธรรมนูญตำบล และปรับภูมิทัศน์จุดเสี่ยงในชุมชน และ 3) ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. อ.คำสูง จ.ขอนแก่น ทำให้ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน มีแนวโน้มลดลง

#### อภิปรายผล

1. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. อ.คำสูง จ.ขอนแก่น เน้นการบูรณาการความร่วมมือของคณะกรรมการ พชอ. คณะกรรมการ พชต. กับ ศปถ. อำเภอ ศปถ.ท้องถิ่น โดยใช้กลไกคณะกรรมการ พชอ. เป็นแกนหลัก พร้อมทั้งเน้นการขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับตำบลที่ชัดเจน ภายใต้ 4 โครงการ คือ 1) บูรณาการความร่วมมือในการจัดตั้งศูนย์ความร่วมมือในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของ อ.คำสูง 2) พัฒนาชุมชนต้นแบบขับเคลื่อน 3) การแก้ไขจุดเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อ.คำสูง และ 4) การสอบสวนสาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นกิจกรรมขับเคลื่อนให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน สอดคล้องกับการศึกษาของอำนาจ ราชบัณฑิต<sup>(5)</sup> ทำการศึกษารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น มี 4 โครงการ ได้แก่ 1) จัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอบ้านไผ่ 2) การจัดการข้อมูลเฝ้าระวังและการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน โดยแก้ไขจุดเสี่ยง 3) การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต และ 4) ถอดบทเรียนการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนอำเภอบ้านไผ่ ในขณะเดียวกันการพัฒนาในระดับตำบลสอดคล้องกับการศึกษาของสมพงษ์ จรุงจิตตานุสนธิ์<sup>(15)</sup> ทำการศึกษารูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน โดยมาตรการด้านชุมชนจังหวัดขอนแก่น ปี 2559 เป็นการศึกษาเชิงปฏิบัติการในพื้นที่อำเภอพล และชุมแพ

กระบวนการ ประกอบด้วย การร่วมกันวางแผน ร่วมกันปฏิบัติการตามแผน การสังเกต และการสะท้อนกลับ ผลพบว่า การดำเนินงานช่วงสงกรานต์มีความชัดเจนเพิ่มขึ้น มีการจัดทำติกาชุมชนเกิดเป็น “นโยบายชุมชน” การตั้งด่านครอบครัวทางออกสู่ถนนใหญ่เพื่อสกัดกลุ่มเสี่ยง ค้นหาและแก้ไขจุดเสี่ยงโดยชุมชนมีส่วนร่วม สามารถลดจำนวนบาดเจ็บ และเสียชีวิตได้

2. ผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อ.คำสูง จ.ขอนแก่น เกิดความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาพรวม อยู่ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.33$ , S.D. = 0.37) และรูปแบบดังกล่าวมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนปลอดภัย คือ ตำบลคำแมด โดยการจัดทำธรรมนูญสุขภาพตำบลทุกตำบล ผู้นำชุมชนประชาสัมพันธ์รณรงค์ลดการเกิดอุบัติเหตุ ด้านชุมชนและถนนหลัก ทีมตำรวจจราจรพัฒนาแกนนำในชุมชนและโรงเรียน จัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนระดับตำบล ชุมชนประกาศงานศพและงานบุญปลอดเหล้า และปรับภูมิทัศน์จุดเสี่ยงทั้งนี้มีการขยายชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนปลอดภัยไปยังตำบลอื่นๆ ได้แก่ ตำบลกระนวน คูคำ บ้านโนน และตำบลห้วยเตย และผลของรูปแบบส่งผลให้ลดจำนวนผู้บาดเจ็บและลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของอำเภอคำสูง โดยเปรียบเทียบปีงบประมาณพ.ศ.2565 เทียบกับข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ.2560–2564 สอดคล้องกับการศึกษาของปานทิพย์ จีวรวิ (16) ได้ดำเนินงานตามรูปแบบโดยใช้เครื่องมือ 5 ชิ้นของ ศวปถ.7 ในการขับเคลื่อนผ่านกลไก สปถ. อำเภอไปสู่ผลลัพธ์ส่งผลให้ในปีพ.ศ.2560–2562 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง และผลการใช้กลไกของคณะกรรมการ พชอ. ระดับการมีส่วนร่วมภาพรวม ระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.30$ , S.D. = 0.62) สอดคล้องกับแนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนนภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนาจังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best Practice สอจร.) (17) เสนอบทเรียนการดำเนินงานผ่านคณะกรรมการ พชอ. เน้นสร้างการมีส่วนร่วมในระดับท้องถิ่น และ

การศึกษาของอำนาจ ราชบัณฑิต (5) เสนอรูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน อำเภอบ้านไผ่ 9 กิจกรรมย่อย ได้แก่ 1) สถานการณ์ปัญหา 2) กลไก/โครงสร้าง และเครือข่ายการทำงานของอำเภอ 3) การสืบสวนสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิต 4) การเลือกประเด็นปัญหาที่สำคัญ 5) การกำหนดเป้าหมาย 6) มาตรการ 7) การขับเคลื่อนการดำเนินงานในระดับท้องถิ่นตำบล หมู่บ้านกลไก/โครงสร้าง คณะทำงาน และเครือข่ายการทำงานของอำเภอ 8) การสรุปผล และ 9) ถอดบทเรียน โดยจากผลของรูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน แบบบูรณาการความร่วมมือผ่านคณะกรรมการ พชอ. อำเภอคำสูง จังหวัดขอนแก่น ส่งผลให้อำเภอคำสูงสามารถลดจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

## ข้อเสนอแนะ

1. ควรบูรณาการความร่วมมือเชิงนโยบายผ่านกลไกคณะกรรมการ พชอ. พร้อมทั้งบูรณาการข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้สามารถนำข้อมูลไปใช้วางแผนแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
2. ควรมีการขยายแนวทางการพัฒนาชุมชนต้นแบบขับเคลื่อนปลอดภัยของอำเภอคำสูงไปยังพื้นที่อื่น ๆ ที่มีบริบทและสภาพแวดล้อมใกล้เคียง
3. ควรมีการพัฒนาทีมในระดับตำบลแบบบูรณาการ อาทิเช่น จัดตั้งอาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือนระดับตำบลให้สามารถสอบสวนการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เป็นต้น

## กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบพระคุณ นายอำเภอคำสูง คณะกรรมการ พชอ. คณะกรรมการ พชอ. คณะกรรมการ สปถ.อำเภอ คณะกรรมการ สปถ.ท้องถิ่น ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล ตัวแทนผู้นำชุมชน และ อสม. ทุกท่าน ที่ให้การสนับสนุนข้อมูลและร่วมพัฒนารูปแบบจนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

## เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2018. Geneva: World Health Organization; 2018.
2. กรมควบคุมโรค. ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จากระบบบูรณาการข้อมูลการตายจากอุบัติเหตุทางถนน (3 ฐาน) [อินเทอร์เน็ต]. 2563 [เข้าถึงเมื่อ 25 กันยายน 2565]. เข้าถึงได้จาก: <https://data.go.th/dataset/rtdidi>.
3. กลุ่มโรคไม่ติดต่อ สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดขอนแก่น. เอกสารรายงานการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน. สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 จังหวัดขอนแก่น; 2565.
4. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นอำเภอสูง. เอกสารประกอบการประเมินรับรองคุณภาพการดำเนินงานป้องกันและลดการตายจากอุบัติเหตุทางถนน. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นอำเภอสูง จังหวัดขอนแก่น; 2566.
5. อำนาจราชบัณฑิต. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนโดยกระบวนการมีส่วนร่วมผ่านคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตในระดับอำเภอ (พชอ.) อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 ขอนแก่น 2565; 29(3): 98-110.
6. สมบูรณ์ จิตต์พิมาย. ผลการจัดการด้านชุมชนเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา. วารสารวิจัยและพัฒนาด้านสุขภาพ 2564; 7(1): 237-55.
7. นัธววัฒน์ ดีตาช, พกัสนธน์ วรภัทร์ธิระกุล. การมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐและประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดสงขลา. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยการจัดการและเทคโนโลยีอีสเทิร์น 2564; 18(1): 233-46.
8. นลองชัย ลิทธิวัง, นิคม สุนทร, กรภัทร ชันไชย, ชาญชัย มหาวัน, นิคม อุทุมพร, เกษร ไชยวุฒิ, และคณะ. การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนโดยใช้กลไกคณะกรรมการพัฒนาคุณภาพชีวิตระดับอำเภอ (พชอ.) ขับเคลื่อนการมีส่วนร่วมของชุมชนและภาคีเครือข่าย 6 อำเภออำเภอวังน้ำวน. นนทบุรี: สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข; 2564.
9. สมบูรณ์ แวมั่น. รูปแบบการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในตำบลโคกหล่าม อำเภออุทุมพรพิสัย จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 10 2563; 18(1): 40-51.
10. อารุณรัตน์ อรุณนุมาศ, วิสิทธิ์ มารินทร์. การพัฒนารูปแบบการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในระดับอำเภอ กรณีศึกษาอำเภอทุ่งช้าง จังหวัดน่าน. วารสารสาธารณสุข ล้านนา 2563; 16(1): 82-93.
11. Kemmis S, McTaggart R. The action research planner. Australia: Deakin University Press; 1988.
12. Stufflebeam DL. Educational evaluation and decision making. Illinois: Peacock; 1981.
13. ศิริชัย กาญจนวาลี. ทฤษฎีการทดสอบแบบดั้งเดิม. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพฯ: คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2552.
14. ประคองกรรมสุด. สถิติเพื่อการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย; 2542.
15. สมพงษ์ จรุงจิตตานุสนธิ์. รูปแบบการป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนโดยมาตรการด้านชุมชนจังหวัดขอนแก่นปี 2559. วารสารควบคุมโรค 2560; 43(2): 183 - 95.
16. ปานทิพย์ จักรวี. การพัฒนาการดำเนินงานป้องกันการบาดเจ็บทางท้องถนน (D-RTI) อำเภอเมือง จังหวัดชัยนาท. นำเสนอผลงานวิชาการในประชุมสัมมนาสนพลัง สร้างแรงใจ สู่เครือข่ายโรคไม่ติดต่อการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และจมน้ำเขตสุขภาพที่ 3 ในวันที่ 16 ก.ย. 2562; 2562.



17. คณะทำงานสนับสนุนการป้องกันและแก้ไขปัญห  
อุบัติเหตุทางถนนระดับจังหวัด. แผนงานสนับสนุน  
การป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.)  
แนวทางการขับเคลื่อนงานความปลอดภัยทางถนน  
ภายใต้การสนับสนุนโครงการนวัตกรรมและพัฒนา  
จังหวัดเชิงประเด็นและเชิงพื้นที่ (Best Practice  
สอจร.). ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์; 2562.